

Connection device between a hose coupling and a rigid pipe end, particularly for a vehicle cooling system.

Patent number: EP0559505
Publication date: 1993-09-08
Inventor: HUON DANIEL (FR)
Applicant: PEUGEOT (FR); CITROEN SA (FR)
Classification:
- **International:** F16L33/22; F16L37/14; F16L33/22; F16L37/00; (IPC1-7): F16L33/22; F16L37/14
- **European:** F16L33/22J; F16L37/14B1
Application number: EP19930400288 19930204
Priority number(s): FR19920002593 19920304

Also published as:

FR2688290 (A1)
EP0559505 (B1)

Cited documents:

EP0480818
FR2628819
US3534988
EP0264010
US4063760
[more >>](#)

[Report a data error here](#)

Abstract of EP0559505

This device, in which the connection is fixed in a sealed manner to the pipe end by retention and sealing members, and including tubular elements (20, 21) arranged coaxially with respect to the end of the connection (1), outside and inside the latter, so that the connection (1) is held by clamping between the elements (20, 21) is characterised in that the external element includes, at one end, an outwardly projecting part (24) designed to interact with an abutment surface (25) of the pipe end in order to position the connection in the pipe end and, at the other end, an inwardly projecting part (26) including, in the extension of one another, a radial portion (26b) delimiting one wall of a groove for receiving a seal (27), and an axial portion (26c) delimiting the bottom of the groove and tightly fitted over an axial portion (20a) of the internal element, this internal element including a radial portion (20b) delimiting the other wall of the groove.

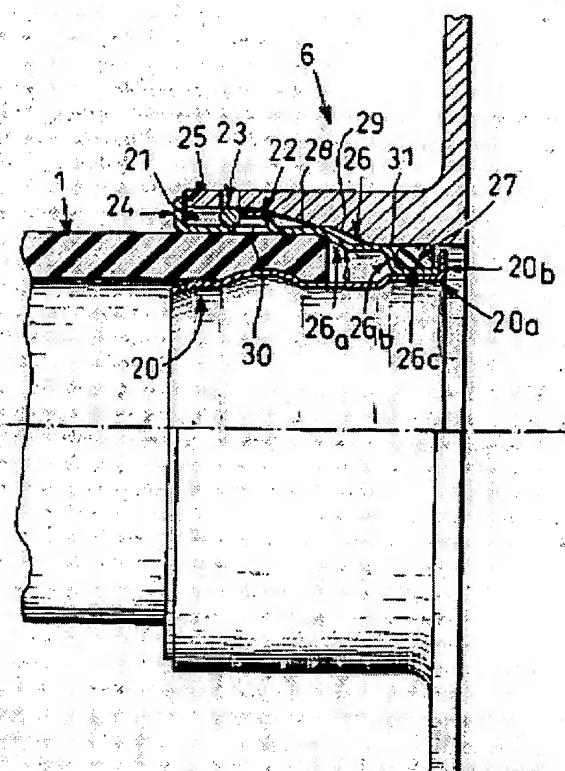


FIG. 3

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



⑪ Numéro de publication : **0 559 505 A1**

12

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(21) Numéro de dépôt : 93400288.2

⑤1 Int. Cl.⁵: F16L 37/14, F16L 33/22

② Date de dépôt : 04.02.93

③0 Priorité : 04.03.92 FR 9202593

(43) Date de publication de la demande :
08.09.93 Bulletin 93/36

**⑧4 Etats contractants désignés :
DE ES GB IT**

(71) Demandeur : AUTOMOBILES PEUGEOT
75, avenue de la Grande Armée
F-75116 Paris (FR)

⑦1 Demandeur : AUTOMOBILES CITROEN
62 Boulevard Victor-Hugo
F-92200 Neuilly-sur-Seine (FR)

(72) Inventeur : Huon, Daniel
150 rue du Général Leclerc, Pav 12
F-78570 Andresy (FR)

(74) Mandataire : Habasque, Etienne Joel
Jean-François et al
Cabinet Lavoix 2, Place d'Estienne d'Orves
F-75441 Paris Cédex 09 (FR)

54 Dispositif de jonction entre un raccord tubulaire souple et un embout tubulaire rigide, notamment pour un circuit de refroidissement d'un véhicule automobile.

57 Ce dispositif, dans lequel le raccord est fixé de manière étanche à l'embout par des organes de maintien et d'étanchéité, et comportant des éléments tubulaires (20,21) disposés de manière coaxiale par rapport à l'extrémité du raccord (1), à l'extérieur et à l'intérieur de celui-ci, pour que le raccord (1) soit maintenu par serrage entre les éléments (20,21), est caractérisé en ce que l'élément extérieur comporte à une extrémité une partie en saillie vers l'extérieur (24) adaptée pour coopérer avec une surface de butée (25) de l'embout pour positionner le raccord dans l'embout et à l'autre extrémité une partie en saillie vers l'intérieur (26) comportant, dans le prolongement l'une de l'autre, une portion radiale (26b) délimitant une paroi d'une gorge de réception d'un joint d'étanchéité (27), et une portion axiale (26c) délimitant le fond de la gorge et emmanchée de façon serrée sur une portion axiale (20a) de l'élément intérieur, cet élément intérieur comportant une portion radiale (20b) délimitant l'autre paroi de la gorge.

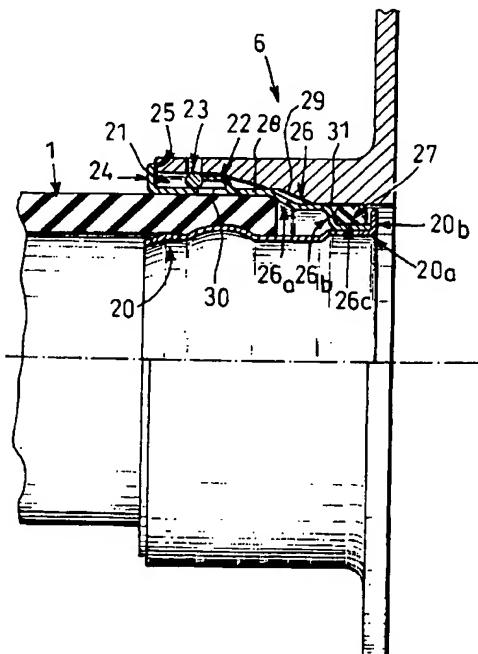


FIG.3

La présente invention concerne un dispositif perfectionné de jonction entre un raccord tubulaire souple et un embout tubulaire rigide utilisable notamment dans l'industrie automobile.

Les véhicules automobiles modernes comportent un capot de plus en plus effilé en vue de l'amélioration du coefficient de pénétration du véhicule dans l'air.

La place disponible sous le capot, pour le radiateur, est donc réduite par rapport aux véhicules plus anciens.

L'eau du circuit de refroidissement est donc relativement moins refroidie sur les véhicules modernes et cette eau se trouve pendant la marche du véhicule, à une pression et à une température sensiblement supérieures à la pression et à la température de l'eau dans les circuits de refroidissement des véhicules plus anciens.

Cette augmentation de pression entraîne des risques de fuite, au niveau des jonctions entre les conduits de raccordement souples et les embouts de raccordement rigides, par exemple du radiateur au moteur.

Dans l'état de la technique, les conduits de raccordement ou raccords souples sont engagés sur l'embout rigide correspondant et fixés de manière étanche sur cet embout grâce à un collier de serrage disposé autour du raccord souple.

Les colliers de serrage utilisés peuvent être de différents types.

On utilise par exemple des colliers élastiques, mais ces colliers n'assurent pas une très bonne étanchéité lorsque la pression dans le circuit de refroidissement est sensiblement supérieure à la pression atmosphérique.

De plus, ces colliers élastiques nécessitent l'utilisation d'outils spécifiques pour leur montage et leur démontage.

On peut également utiliser des colliers de serrage à crémaillère mais ces colliers requièrent également l'utilisation d'un outillage spécifique pour leur montage et leur démontage.

De plus, le démontage de tels colliers est une opération très difficile.

Il est également possible d'utiliser des colliers à vis à direction tangentielle, mais ces colliers sont très difficiles à placer correctement sur le raccord et l'embout. De plus, le bon serrage de ces colliers ne peut pas être contrôlé visuellement.

En conséquence, les dispositifs de jonction des circuits de refroidissement dans lesquels les raccords souples sont enfilés sur les embouts rigides du circuit et serrés par des colliers, ne donnent donc pas satisfaction dans les conditions actuelles et à fortiori dans le cas de circuits de refroidissement fonctionnant sous haute pression. De plus, ces dispositifs ne peuvent pas être montés de façon automatique.

On a également décrit dans la demande de brevet

français n° 88 03 458 au nom des Demandeur·ses, un dispositif de jonction entre un raccord tubulaire souple et un embout tubulaire rigide, notamment pour un circuit de refroidissement d'un véhicule automobile, dans lequel le raccord souple est fixé de manière étanche à l'embout rigide par des organes de maintien et d'étanchéité, ce dispositif de jonction comportant deux éléments tubulaires rigides disposés de manière coaxiale par rapport à l'extrémité du raccord souple, à l'intérieur et à l'extérieur de ce raccord, respectivement, de manière que le raccord soit maintenu par serrage entre les deux éléments tubulaires, la fixation et l'étanchéité du raccord souple par rapport à l'embout rigide étant assurées par coopération de l'un au moins des éléments tubulaires avec les moyens de maintien et d'étanchéité.

Dans l'un des modes de réalisation décrits dans cette demande de brevet, les moyens de maintien sont constitués par un cavalier ou bague élastique comportant des branches pouvant s'écartier élastiquement, introduites dans des fentes traversant au moins partiellement la paroi de l'embout tubulaire et dans une gorge usinée dans l'un des éléments tubulaires rigides, mis en coincidence.

Les Demandeur·ses ont également décrit dans la demande de brevet français n° 90 12 569, un autre dispositif de jonction entre un raccord tubulaire souple et un embout tubulaire rigide, notamment pour un circuit de refroidissement d'un véhicule automobile, le raccord souple étant fixé de manière étanche à l'embout rigide par des organes de maintien et d'étanchéité. Ce dispositif comporte deux éléments tubulaires rigides disposés de manière coaxiale par rapport à l'extrémité du raccord souple, à l'extérieur et l'intérieur de ce raccord, respectivement, de manière que le raccord soit maintenu par serrage entre les deux éléments tubulaires. La fixation et l'étanchéité du raccord souple par rapport à l'élément rigide sont assurées par coopération de l'un des éléments tubulaires avec les moyens de maintien et d'étanchéité et les moyens de maintien sont constitués par un cavalier ou bague élastique comportant des branches pouvant s'écartier élastiquement, introduites dans des fentes traversant au moins partiellement la paroi de l'embout tubulaire et adaptées pour coopérer avec des crans en saillie sur l'un des éléments tubulaires rigides.

Avantageusement, les crans comprennent une surface avant inclinée d'écartement des branches du cavalier lors de l'introduction de l'extrémité correspondante du raccord dans l'embout et une face arrière de blocage de ces branches en position pour empêcher tout retrait de cette extrémité du raccord de l'embout.

Le but de l'invention est de proposer une variante de réalisation de ces dispositifs de jonction.

A cet effet, l'invention a pour objet un dispositif de jonction entre un raccord tubulaire souple et un em-

bout tubulaire rigide, notamment pour un circuit de refroidissement d'un véhicule automobile, le raccord souple étant fixé de manière étanche à l'embout rigide par des organes de maintien et d'étanchéité, et comportant deux éléments tubulaires rigides disposés de manière coaxiale par rapport à l'extrémité du raccord souple, à l'extérieur et à l'intérieur de ce raccord respectivement, de manière que le raccord soit maintenu par serrage entre les deux éléments tubulaires, caractérisé en ce que l'élément tubulaire extérieur comporte à l'une de ses extrémités une partie en saillie vers l'extérieur adaptée pour coopérer avec une surface de butée de l'embout pour assurer le positionnement de ce raccord dans l'embout et à l'autre de ses extrémités une partie en saillie vers l'intérieur comportant dans le prolongement l'une de l'autre, une portion radiale délimitant une paroi d'une gorge de réception d'un joint d'étanchéité, et une portion axiale délimitant le fond de la gorge de réception du joint d'étanchéité et emmanchée de façon serrée sur une portion axiale correspondante de l'élément tubulaire intérieur, cet élément tubulaire intérieur comportant une portion radiale délimitant l'autre paroi de la gorge de réception du joint d'étanchéité.

L'invention sera mieux comprise à l'aide de la description qui va suivre, donnée uniquement à titre d'exemple et faite en se référant aux dessins annexés, sur lesquels :

- la Fig.1 représente une vue en perspective éclatée du dispositif de jonction décrit dans la demande de brevet français n° 90 12 569;
- la Fig.2 représente une vue en coupe du dispositif de jonction représenté sur la Fig.1; et
- la Fig.3 représente une vue en coupe d'un dispositif de jonction selon l'invention.

Sur les figures 1 et 2, on voit un raccord souple 1 constitué par l'extrémité de jonction d'une conduite en caoutchouc d'un circuit de refroidissement de véhicule automobile.

L'extrémité de ce raccord souple 1 est enfilée dans une première pièce ou élément de forme tubulaire rigide 2 présentant à chacune de ses extrémités, une portion repliée l'une, 2a, vers l'extérieur de cet élément tubulaire et l'autre, 2b, vers l'intérieur de celui-ci. Le raccord souple est enfilé dans cette pièce tubulaire jusqu'à ce que son extrémité vienne en appui contre la partie en saillie vers l'intérieur 2b de cette pièce.

Cet ensemble est ensuite introduit sur une extrémité cylindrique d'une seconde pièce ou élément tubulaire rigide 3, coaxial au premier, jusqu'à ce que la partie en saillie vers l'intérieur 2b de la pièce tubulaire extérieure 2 vienne en appui contre un épaulement 3a de cette seconde pièce tubulaire intérieure 3.

Cet épaulement 3a est ménagé dans la partie centrale de cet élément, tandis qu'à son autre extrémité cet élément tubulaire 3 comporte une gorge 3b de réception d'un joint d'étanchéité par exemple tor-

que, 4, dont la fonction sera décrite plus en détail par la suite.

Une fois l'enfilage du raccord 1, et plus particulièrement de son extrémité entre ces deux éléments tubulaires 2 et 3, terminé, le serrage du raccord 1 entre les deux éléments tubulaires intérieur 3 et extérieur 2 est obtenu par déformation radiale d'une portion au moins de l'élément tubulaire intérieur 3 par exemple au niveau de la zone 5 de celui-ci.

Cette déformation peut être obtenue de toute manière connue en soi, par exemple par mandrinage.

On notera que l'élément tubulaire extérieur 2 comporte en regard de cette zone déformée, des trous 2c (Fig.1) permettant le fluage du matériau constituant ce raccord lors de cette opération de mandrinage.

Ceci permet d'assurer une bonne liaison entre les différents éléments.

Une fois cette opération terminée, le joint d'étanchéité 4 est placé dans la gorge 3b puis cet ensemble est introduit dans un embout tubulaire rigide 6 qui peut être constitué par exemple par un embout de raccordement d'un moteur de véhicule automobile. Cet embout est préalablement muni d'un cavalier 7. L'ensemble constitué du raccord 1 et des éléments tubulaires extérieur et intérieur 2 et 3, est enfilé dans cet embout jusqu'à ce que la partie en saillie vers l'extérieur 2a de l'élément tubulaire extérieur 2 vienne en appui contre une surface de butée 6a, prévue à l'extrémité correspondante de cet embout pour assurer un positionnement correct de l'ensemble décrit précédemment dans l'embout.

Dans cette position, le joint d'étanchéité 4 est en regard d'une surface d'étanchéité 6b de cet embout.

Des moyens de maintien de cet ensemble dans l'embout tubulaire 6 sont constitués par un cavalier ou bague élastique 7 comportant des branches pouvant s'écartier élastiquement, introduites dans des fentes 8, traversant la paroi de l'embout tubulaire 6 dans leur partie centrale mais constituant de simples saignées dans lesquelles se logent les branches du cavalier 7 dans leurs parties latérales. Ces branches sont adaptées pour coopérer, au niveau de la partie centrale des fentes 8 avec des crans par exemple 10, en saillie sur l'un des éléments tubulaires rigides.

Dans le mode de réalisation représenté, ces crans 10 sont ménagés sur l'élément tubulaire extérieur 2. Ces crans 10 comprennent avantagereusement une face avant inclinée d'écartement des branches du cavalier 7 lors de l'introduction de l'ensemble raccord 1 - Eléments tubulaires 2 et 3 dans l'embout 6 et une face arrière de blocage de ces branches en position pour empêcher tout retrait dudit ensemble de l'embout.

Ainsi, lors de l'introduction de l'ensemble décrit précédemment dans l'embout 6, les faces avant des crans 10 écartent les branches déformables élastiquement du cavalier 7 qui, lorsque ces crans sont

passés, reviennent dans leur position initiale en appui contre les faces arrière de ces crans pour empêcher tout retrait de cet ensemble.

On notera également que ces crans 10 peuvent être engagés dans des rainures 11 (Fig. 1) de l'embout tubulaire 6 pour assurer un positionnement correct de l'élément tubulaire extérieur 2 et donc du raccord 1 par rapport à l'embout 6. D'autres parties en saillie de cet élément tubulaire extérieur 2 ou de l'élément tubulaire intérieur 3, peuvent être utilisées pour remplir cette fonction.

Enfin, on notera que l'élément tubulaire extérieur 2 peut comporter également à son extrémité proche de la partie en saillie vers l'intérieur 2b, des lumières 12 permettant de contrôler visuellement la position du raccord 1 dans cet élément 2 et de s'assurer que ce raccord est correctement introduit dans cet élément 2.

Il va de soi bien entendu que des marques, par exemple de couleur, peuvent être réalisées sur les différents éléments mentionnés précédemment, pour permettre une indexation de position et un positionnement correct des différents éléments lors du montage.

Le montage de ce dispositif peut être automatisé. On pourra alors aménager la partie 2a, en y usinant des méplats, pour recevoir des moyens de préhension de robot. On pourra également prévoir une zone de contre-appui sur l'embout 6 et le démontage peut s'opérer très facilement en écartant les branches du cavalier élastique 7 par tout outil approprié.

Le démontage peut par exemple être nécessaire lorsque l'on désire intervenir sur le moteur ou sur le radiateur du véhicule et il suffit de retirer le cavalier 7 pour dégager l'ensemble raccord 1 - éléments tubulaires 2, 3 et joint torique 4 de l'embout 6.

Il est à noter que l'introduction d'un outil, tel qu'un tournevis, entre l'extrémité de l'embout 6, au niveau d'encoches 9 prévues à cet effet et la partie en saillie vers l'extérieur 2a de l'organe tubulaire extérieur 2 permet d'exercer une force de retrait importante lorsque l'on souhaite retirer le raccord. Ceci est nécessaire notamment en cas de collage anormal du joint d'étanchéité 4.

On constate donc que ce dispositif est très simple et très rapide à monter et que la bague élastique 7 montée préalablement sur l'embout 6 se met en place automatiquement lors du montage du raccord 1 dans cet embout 6.

Le raccord 1 est par ailleurs maintenu de façon très simple et très sûre entre les deux éléments tubulaires intérieur et extérieur 3 et 2, sans collage et sans emmanchement à force dans la mesure où le blocage en position est réalisé après introduction de ces éléments 2, 3 autour du raccord 1.

Sur la Fig.3, on a représenté une variante de réalisation de ce type de dispositifs.

On reconnaît en effet sur ces figures, le raccord

souple 1 et l'embout tubulaire rigide 6.

L'extrémité du raccord souple 1 est maintenue par serrage entre deux éléments tubulaires 20 et 21 disposés de manière coaxiale par rapport à cette extrémité du raccord souple, à l'intérieur et à l'extérieur de celui-ci respectivement.

L'élément tubulaire extérieur 21 comporte des crans 22 en saillie sur celui-ci et adaptés pour coopérer avec un cavalier ou bague élastique 23 constituant des moyens de maintien en position de cette extrémité du raccord dans l'embout.

Ce cavalier présente effectivement des branches analogues à celles du cavalier 7 décrit en regard des figures 1 et 2, s'engageant dans des lumières de l'embout et coopérant avec les crans de l'élément tubulaire extérieur pour maintenir le raccord dans l'embout.

A l'une de ses extrémités, l'élément tubulaire extérieur 21 présente une portion repliée vers l'extérieur de cet élément, désignée par la référence 24 sur cette figure, et adaptée pour coopérer avec une surface de butée complémentaire 25 de l'embout 6 pour assurer un positionnement correct de cette extrémité du raccord dans l'embout.

A son autre extrémité, cet élément tubulaire extérieur 21 comporte une portion en saillie vers l'intérieur et désignée par la référence générale 26 sur cette figure.

Cette partie en saillie est reliée au reste de l'élément extérieur par une portion tronconique de butée 26a pour le positionnement de l'extrémité du raccord souple entre les deux éléments intérieur et extérieur.

Cette partie en saillie comporte également deux autres portions dans le prolongement l'une de l'autre, à savoir une portion radiale 26b formant une paroi d'une gorge de réception d'un joint d'étanchéité 27 et une portion axiale 26c, emmanchée de façon serrée sur une portion axiale correspondante 20a de l'élément tubulaire intérieur 20, et formant le fond de la gorge.

A cette extrémité, cet élément tubulaire intérieur 20 comporte également une portion radiale 20b, en saillie vers l'extérieur, constituant l'autre paroi de la gorge de réception du joint d'étanchéité et délimitant ainsi avec les portions 26b et 26c de l'élément tubulaire extérieur, la gorge de réception du joint d'étanchéité 27.

Les portions axiales complémentaires 26c, 20a des éléments tubulaires extérieur et intérieur, sont emmanchées l'une sur l'autre de façon étanche.

On conçoit donc que cette structure présente un certain nombre d'avantages par rapport à celles des dispositifs de l'état de la technique, dans la mesure où l'élément tubulaire extérieur est centré de manière extrêmement précise sur l'élément tubulaire intérieur.

Dans la mesure où la gorge de réception du joint d'étanchéité 27 est formée d'un côté par une portion radiale de l'élément tubulaire intérieur et d'un autre côté par une portion extrême de l'élément tubulaire

extérieur, le positionnement axial relatif des deux éléments 20 et 21 est réalisé aisément et précisément par mise en butée de la portion radiale 20b contre l'extrémité de la portion axiale 26c.

Cet assemblage présente également une rigidité améliorée car les éléments tubulaires intérieur et extérieur sont reliés par cet emmanchement serré.

Par ailleurs, l'élément tubulaire extérieur comportant à la fois une portion 28 de centrage du raccord dans l'embout et une portion coaxiale 26c de réception du joint, respectivement engagées dans deux alésages coaxiaux 30,31 de l'embout reliés par une partie tronconique 29, une concentricité optimale et une introduction aisée du raccord dans l'embout sont réalisées, en assurant notamment une bonne fiabilité du joint d'étanchéité.

Les parties de ce dispositif non décrites en regard de cette figure 3 peuvent être analogues aux parties correspondantes du dispositif représenté sur les Fig.1 et 2.

Bien que l'on ait représenté un mode de réalisation dans lequel l'embout 6 constitue la sortie de l'eau d'un moteur, cet embout peut également être utilisé dans d'autres applications et présenter des formes différentes.

En effet, ce dispositif peut être utilisé dans n'importe quelle connexion du circuit de refroidissement d'un véhicule, ou pour tout raccordement d'une conduite à un élément du circuit de refroidissement.

Enfin, des applications dans des domaines autres que l'industrie automobile peuvent également être envisagées.

Ainsi qu'on l'a mentionné dans les demandes de brevet mentionnées précédemment, le dispositif selon l'invention permet également d'obtenir une simplification du montage en chaîne et du démontage de ce type de dispositifs et un gain de temps notable.

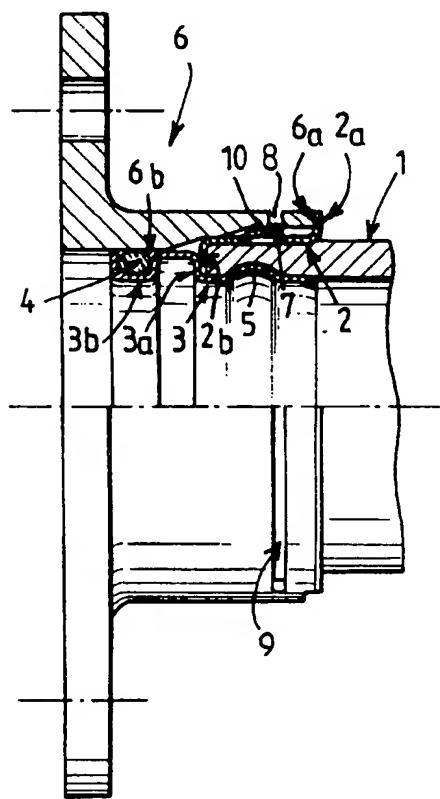
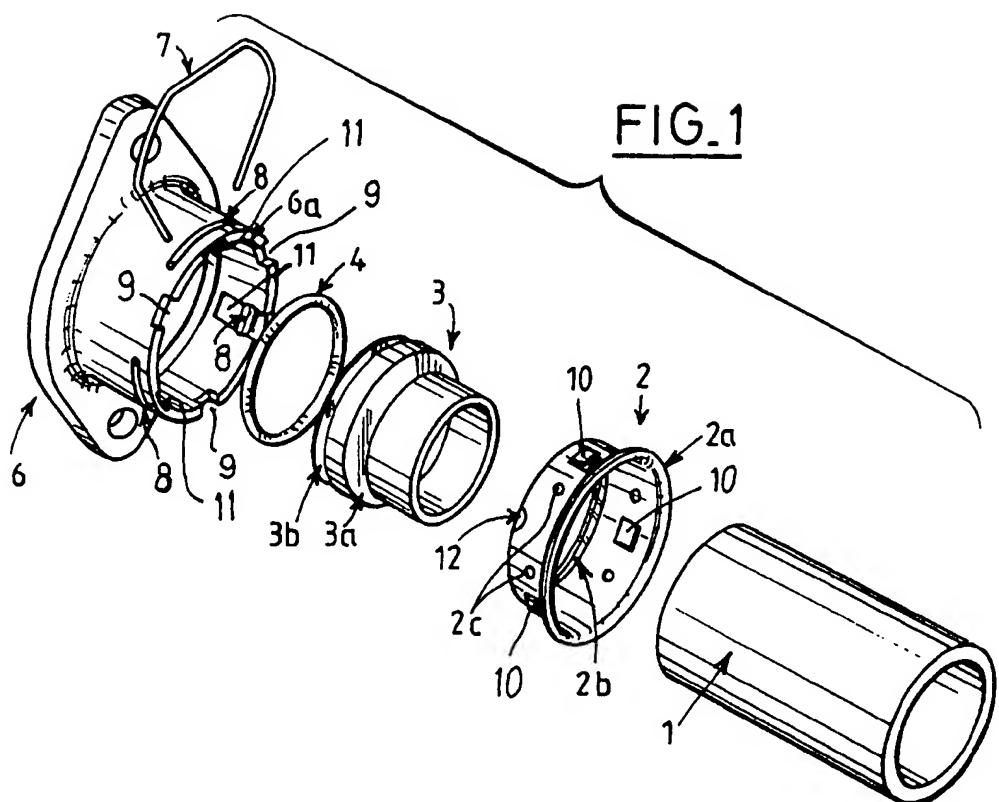
L'invention peut s'appliquer à tout circuit de fluide sous pression, par exemple à un circuit d'air, notamment d'air de suralimentation, ou à un circuit de fluide utilisé dans un circuit de réfrigération.

Revendications

1. Dispositif de jonction entre un raccord tubulaire souple et un embout tubulaire rigide, notamment pour un circuit de refroidissement d'un véhicule automobile, le raccord souple étant fixé de manière étanche à l'embout rigide par des organes de maintien et d'étanchéité, et comportant deux éléments tubulaires rigides (20,21) disposés de manière coaxiale par rapport à l'extrémité du raccord souple (1), à l'extérieur et à l'intérieur de ce raccord respectivement, de manière que le raccord (1) soit maintenu par serrage entre les deux éléments tubulaires (20,21), caractérisé en ce que l'élément tubulaire extérieur comporte à l'une

de ses extrémités une partie en saillie vers l'extérieur (24) adaptée pour coopérer avec une surface de butée (25) de l'embout pour assurer le positionnement de ce raccord dans l'embout de ce raccord et à l'autre de ses extrémités une partie en saillie vers l'intérieur comportant dans le prolongement l'une de l'autre, une portion radiale (26b) délimitant une paroi d'une gorge de réception d'un joint d'étanchéité (27) et une portion axiale (26c) délimitant le fond de la gorge de réception du joint d'étanchéité et emmanchée de façon serrée sur une portion axiale correspondante (20a) de l'élément tubulaire intérieur, cet élément tubulaire intérieur comportant une portion radiale (20b) délimitant l'autre paroi de la gorge de réception du joint d'étanchéité (27).

2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que les moyens de maintien sont constitués par un cavalier ou bague élastique (23) comprenant des branches pouvant s'écartier élastiquement, introduites dans des fentes traversant au moins partiellement la paroi de l'embout tubulaire (6) et adaptées pour coopérer avec des crans (22) en saillie sur l'élément tubulaire extérieur (21).
3. Dispositif selon les revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que la partie (26) en saillie vers l'intérieur de l'élément tubulaire extérieur (21) est reliée au reste de celui-ci par une portion de butée (26a) de positionnement du raccord entre les deux éléments tubulaires extérieur et intérieur.
4. Dispositif selon la revendication 3, caractérisé en ce que la portion de butée (26a) est tronconique.
5. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisé en ce que l'élément tubulaire extérieur (21) comporte une portion (28) de centrage du raccord, coaxiale à ladite portion axiale (26c) délimitant le fond de la gorge de réception du joint, ces deux portions étant respectivement engagées dans deux alésages coaxiaux (30,31) de l'embout (6) reliés par une partie tronconique (29).



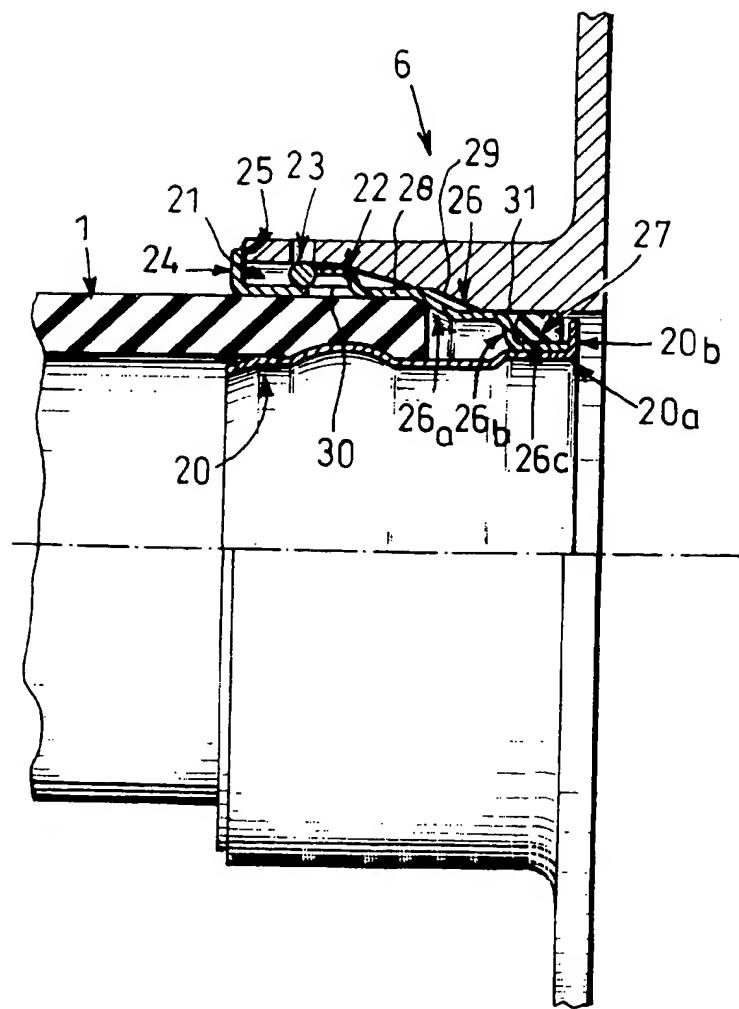


FIG.3



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 93 40 0288

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. CL.5)
P,A, D	EP-A-0 480 818 (AUTOMOBILES PEUGEOT ET AUTOMOBILES CITROEN) * le document en entier * ---	1-3,5	F16L37/14 F16L33/22
A,D	FR-A-2 628 819 (AUTOMOBILES PEUGEOT ET AUTOMOBILES CITROEN) * page 7, ligne 16 - page 8, ligne 21 * ---	1-3	
A	US-A-3 534 988 (LINDSEY) * colonne 3, ligne 30 - ligne 52; figures 1,4,5 * ---	1-3	
A	EP-A-0 264 010 (WEINHOLD) * figures 1,2 * ---	1,2	
A	US-A-4 063 760 (MORIERAS) * colonne 5, ligne 57 - colonne 6, ligne 2; figures 5,6 * ---	1,2	
A	US-A-2 487 470 (OSBORN) * figure 1 * ---		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. CL.5)
A	US-A-4 133 564 (SARSON ET AL.) * figures 1,2 * -----		F16L
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE	Date d'achèvement de la recherche 14 AVRIL 1993	Examinateur REBIERE J.L.	
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrêté-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.